Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes und -Verkehrs im Reichsbahndirektionsbezirk Halle

bis zum Jahre 1894.

Eine Studie zur Geschichte der deutschen Eisenbahnen.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der

Würde eines Doktors der Staatswissenschaften

der

rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät
der Vereinigten Friedrichs-Universität Halle-Wittenberg

vorgelegt von

Paul Schüler

aus Halle.

Referent: Professor Dr. Aubin.

Auszug.

Halle a. d. S. 1925.
Druck von Gebauer-Schwetschke A.-G.

Abkürzungen:

RBD. = Reichsbahndirektion.
RBD.-Bezirk = Reichsbahndirektionsbezirk.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Für die Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Preußen im allgemeinen wie im RBD.-Bezirk Halle im besondern waren folgende Faktoren von entscheidender Bedeutung:

1. Das Vorhandensein des Bedarfs an Eisenbahnen a) durch den Eigenverkehr. Dieser ist abhängig von den Bodenerzeugnissen, den Bodenschätzen, der Bevölkerungsdichte, der Gewerbetätigkeit der Bevölkerung und den vorhandenen Verkehrswegen. b) durch den Durchgangsverkehr. Dieser ist abhängig von der Lage des Bezirks zu den verschiedenen außerhalb seiner Grenzen liegenden Wirtschaftsbezirken, von seiner Lage zu den Großstädten und ebenfalls von den vorhandenen Verkehrswegen.

2. Die Befriedigung des Bedarfs. Für diese war die Eisenbahnpolitik der Staatsregierung maßgebend, bestimmt durch volkswirtschaftliche, politische und militärische Gründe. Sie konnte sich entscheiden für Staatsbau und Privatbau. Das Zustandekommen des Privatbaues hing ab von der Aussicht auf Verzinsung und daher von den Bau- und Betriebskosten, für die wiederum die Bodengestaltung aus technischen und finanziellen Gründen, der Geldmarkt, beeinflußt durch die wechselnden politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse und die Kapitalkraft der Bevölkerung, und die etwaige Konkurrenz von ausschlaggebender Bedeutung waren.

Die Bedeutung dieser Faktoren ist für die Entstehung der einzelnen Linien verschieden stark gewesen und hat sich im Laufe der Jahrzehnte dauernd verschoben. Einige, die bei Beginn des Eisenbahnbaues nur eine geringe Rolle gespielt haben, z. B. ein Teil der Bodenschätze, sind heute gewaltig in den Vordergrund getreten, andere, die damals eine große Rolle gespielt haben, z. B. Bodengestaltung und Wettbewerb, sind heute infolge der technischen Fortschritte und der Monopolisierung der Eisenbahnen stark zurückgetreten.

Die Untersuchung der wirtschaftlichen Verhältnisse im RBD.-Bezirk Halle um 1840 (z. Z. der ersten Eisenbahnen) zeigt, daß der Eigenverkehr besonders im Osten zu gering war, um Eisenbahnen hervorzurufen. Das verhältnismäßig dichte Hauptbahnnetz ist fast ausschließlich für den Durchgangsverkehr infolge der günstigen zentralen Lage des RBD.-Bezirks Halle entstanden. Erst nach Vollendung der Hauptbahnen und durch ihr Vorhandensein entwickelte sich allmählich ein Eigenverkehr, der durch den Aufschwung vor allem der Rübenzuckerfabrikation, der Brikett- und Kalifabrikation den Durchgangsverkehr überholte.

Die Eisenbahnen im RBD.-Bezirk Halle mit Ausnahme der seit 1880 staatsseitig gebauten Nebenbahnen waren Privatunternehmungen. Als solche war ihre Entstehung vom Kapitalmarkt abhängig und auf das engste mit der Entwicklung der Gesamtwirtschaft verknüpft. Diese nahm bis 1873 einen stetigen Aufschwung, der nur durch ungünstige politische Ereignisse unterbrochen wurde. Diese wirtschaftlichen Depressionen bilden zugleich die Grenzen für gewisse Abschnitte in der Entwicklung des Eisenbahnnetzes.

1. Periode bis 1840. Sie wurde eingeleitet durch die großartigen Ideen Fr. Lists. Durch seine Anregung entstanden viele Projekte, die aber wegen der zuerst widerstrebenden, dann zögernden und tastenden Haltung der preußischen Regierung nur zum Teil ausgeführt wurden. Dieser Periode verdankte die Magdeburg—Leipziger (1840)[1], die Berlin—Anhalter (1841) und die Thüringische Eisenbahn (1846) ihre Entstehung.

2. Periode 1840—48. Erst 1840 mit dem Regierungsantritt Friedrich Wilhelms IV., der den Eisenbahnen günstig gesinnt war, trat eine Änderung in der Haltung der Regierung ein, die einen sehr günstigen Einfluß auf die Unternehmungslust ausübte. Im RBD.-Bezirk Halle selbst waren diejenigen Linien, die am meisten Gewinn versprachen, schon in der ersten Periode konzessioniert worden. Der Bau zog sich aber bis in die ersten Jahre der zweiten Periode hin. In dieser kamen nur noch wenige kurze Linien hinzu, nämlich die Fortsetzung der Berlin—Anhaltischen Eisenbahn von Cöthen nach Bernburg (1846), die Cottbus—Schwielochsee-Eisenbahn (1846) und als bedeutendste die Jüterbog—Riesaer Eisenbahn (1848). Diese Entwicklung erhielt einen jähen Abschluß durch die poltischen Ereignisse des Jahres 1848, die ganz Europa erschütterten.

3. Periode 1848—61. Die auch in den folgenden Jahren gedrückte Stimmung des Geldmarktes, verursacht durch die kurz aufeinander folgenden ungünstigen Ereignisse (1848—51 Revolutionskrisis, 1853—56 Krimkrieg, 1857 internationale Bankkrisis, 1859 Krieg Frankreichs gegen Österreich) erstickten fast überall die starke Unternehmungslust, die sich in den kurzen günstigen Zwischenperioden zeigte. In dieser Zeit entstanden im RBD.-Bezirk Halle nur die Strecke Corbetha—Leipzig (1856), Wittenberg—Halle (1859) und Leipzig—Dessau (1859). Die unübersichtliche Lage hielt bis zum Jahre 1861 an. Erst gegen Ende dieses Jahres begann eine neue starke Belebung des Geldmarktes, die günstig auf alle Unternehmungen, vor allem Eisenbahnunternehmungen, einwirkte.

4. Periode 1862—73. Sie war die glanzvollste in der Entwicklungsgeschichte der Eisenbahnen des RBD.-Bezirkes Halle wie

---

[1]) Die eingeklammerten Zahlen bedeuten das Jahr der Eröffnung.

Deutschlands überhaupt. Trotzdem in diese Zeit drei Kriege Preußens fielen, die für einen Augenblick starken Kapitalmangel herbeiführten, löste doch jeder dieser Kriege, die für Preußen ja siegreich endeten, neue und stärkere Unternehmungslust aus. Für die Entwicklung der Eisenbahnen im besonderen wurde bedeutungsvoll, daß Preußen im Friedensvertrag von Prag Österreich zwang, seine Grenzen für Eisenbahnverbindungen nach Preußen zu öffnen, daß ferner Art. 41 der Verfassung des Norddeutschen Bundes die Bundesstaaten zwang, Eisenbahnlinien zuzulassen, die vom Bund als notwendig anerkannt wurden, und daß dieser Artikel auch in die deutsche Reichsverfassung von 1871 übernommen wurde. Außerdem wurde die Entstehung der Eisenbahnen kräftig gefördert durch die von Dr. Strousberg eingeführte neue Art der Kapitalbeschaffung, die sogenannte Generalentreprise. Die Gründerperiode endete 1873 mit einer scharfen Wirtschaftskrise, trotzdem kamen die Eisenbahnen, die vor der Krise schon finanziert waren, noch in den folgenden Jahren — die letzte 1876 — zur Ausführung. Bis zu diesem Jahre waren folgende Linien entstanden: Magdeburg—Zerbst—Roßlau (1863), Halle—Nordhausen—Cassel (1866), Berlin—Cottbus—Görlitz (1867), Cottbus—Großenhain (1870), Halle—Falkenberg—Sorau/Guben (1872), Halle—Halberstadt (1872), Weißwasser—Muskau (1872), Leipzig—Zeitz (1873), Leipzig—Eilenburg (1874), Lübbenau—Senftenberg—Kamenz (1874), Wittenberg—Falkenberg—Kohlfurt (1875), Berlin—Dresden (1875), Lauchhammer—Ruhland (1875), Berlin—Zossen—Kummersdorf (1875), Frankfurt (Oder)—Cottbus (1876).

5. Periode 1873—80. Viele Projekte, z. T. in der Gründerperiode, z. T. noch früher entstanden, hatten beim Hereinbruch des Wirtschaftskrachs noch geschwebt. Ihnen allen wurde durch dieses Ereignis die erstrebte finanzielle Grundlage entzogen. Im RBD.-Bezirk Halle ist bis heute keines dieser Projekte in seiner ursprünglich geplanten Form zur Ausführung gelangt. Die dem Jahre 1873 folgende, bis 1880 währende Periode ist im RBD.-Bezirk Halle durch einen absoluten Stillstand im Eisenbahnbau gekennzeichnet. Als gegen Ende der 70er Jahre sich wiederum ein wirtschaftlicher Aufstieg zeigte, vermochte dieser nicht, auch Eisenbahnunternehmungen anzuregen. Gerade die Krisenjahre hatten gezeigt, daß auch im Eisenbahnbau eine Überproduktion stattgefunden hatte, so daß bei den vielen Konkurrenzlinien nur wenige Eisenbahnen rentieren konnten. Es hatte daher niemand mehr den Mut, sein Kapital in Eisenbahnunternehmungen anzulegen.

Trotzdem begann gerade um diese Zeit das Bedürfnis nach einer weiteren Vervollständigung des Eisenbahnnetzes von neuem dringend hervorzutreten. Vor allem waren es von Eisenbahnen noch unberührte kleine Städte, die an das Eisenbahnnetz angeschlossen werden wollten, oder ländliche Gegenden, die der Eisenbahn zum Absatz ihrer Produkte oder zur Hebung der ganzen Wirt-

schaft dringend bedurften. Das Bedürfnis wurde allgemein anerkannt, und in zahlreichen Schriften wurde die Angelegenheit in der Öffentlichkeit behandelt. Man war sich jetzt aber klar darüber, daß dies Bedürfnis nicht durch die teure Art der bisherigen Bahnen befriedigt werden konnte, sondern daß Mittel und Wege gefunden werden mußten, um einen billigeren Bau und Betrieb zu ermöglichen. Hierin hatte der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen schon vorgearbeitet. Er hatte sich seit den 60er Jahren mit der Ausarbeitung von Grundzügen für den Bau und Betrieb von Lokalbahnen beschäftigt. Unter Benutzung dieser Grundzüge erließ die preußische Regierung 1877 eine Sicherheitsordnung für normalspurige Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung. Diese Sicherheitsordnung, die einer Geschwindigkeit der Züge von 20 km in der Stunde angepaßt war, schuf die Vorbedingungen für einen billigen Bau und Betrieb, da Gefälle von 1 : 25 und Kurven mit einem Radius von 100 m zugelassen wurden, auch die Bewachung der Bahn wegen der geringen Geschwindigkeit auf das mindeste Maß eingeschränkt werden durfte. Trotzdem kam eine Eisenbahnbautätigkeit nicht in Gang. Es erschien den Privatunternehmern doch als ein zu großes Risiko, Eisenbahnen zu bauen, die nur auf den Lokalverkehr angewiesen waren. Hier griff der preußische Staat kräftig ein, und damit beginnt die letzte Periode in der Entwicklung des Eisenbahnnetzes, die bis in die Gegenwart reicht.

6. Periode 1880—Gegenwart. Nachdem Preußen den Übergang zum Staatsbahnsystem beschlossen hatte, wurde schon mit der ersten Verstaatlichungsvorlage vom Jahre 1879 ein Gesetzentwurf eingebracht, in dem die Mittel für eine Reihe von Nebenbahnen vorgesehen waren, deren Ausführung ungeachtet des dringenden Bedürfnisses und des lebhaften Wunsches der betreffenden Landesteile früher nicht ermöglicht werden konnte. In der Begründung zu diesem Gesetzentwurf wurde auch in Aussicht genommen, die mit den verstaatlichten Bahnen der Regierung zugefallenen Reserve- und Erneuerungsfonds für den Bau von Nebenbahnen zu verwenden. Seit 1880 wurden fast in jedem Jahre Gesetze über den Bau von Nebenbahnen durch den Staat und die Gewährung staatlicher Beihilfen für Privatnebenbahnen erlassen. Im Verlaufe dieser Periode wurde die Entwicklung des Eisenbahnnetzes auch durch das Kleinbahngesetz vom 28. 7. 1892 kräftig gefördert. Vom Jahre 1880 bis 31. März 1895 entstanden im RBD.-Bezirk Halle die Nebenbahnen Oberröblingen—Querfurt (1884), Merseburg—Mücheln (1886), Dahme—Uckro (1886), Finsterwalde — Zschipkau (1887), Teutschenthal — Salzmünde (1888), Beeskow—Grunow (1888), Wittenberg—Pretzsch—Torgau (1890), Weißwasser—Forst (1891), Sallgast—Lauchhammer (1894), Treuenbrietzen—Jüterbog (1894) und Dessau—Wörlitz (1894).

Nachdem der Betrieb auf der Cottbus—Schwielochsee-Eisenbahn 1879 eingestellt war, hatte am Schlusse des Rechnungsjahres 1894 das Eisenbahnnetz der RBD.-Halle eine Betriebslänge von 1 999 km. Das sind 9,3 km auf 100 qkm und 9,9 km auf 10 000 Einwohner (Preußen 7,61 und 8,48 km, Deutsches Reich 8,16 und 8,59 km).

Die Entwicklung des Verkehrs entsprach der Entwicklung der Wirtschaft. Im Jahre 1894 wurden 666 Millionen Personen-km und 931 Tonnen-km geleistet oder auf 1 km Eisenbahn 333 000 Personen-km und 466 000 Tonnen-km. (In Preußen 325 000 Personen-km, 660 000 Tonnen-km, im Reich 296 000 Personen-km, 567 000 Tonnen-km).

Inzwischen sind zahlreiche neue Industrien innerhalb des RBD.-Bezirks Halle entstanden, so daß auch der Güterverkehr heute den Durchschnitt Preußens und des Deutschen Reiches überschreiten wird.